



DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.18>

UDC 94(47).084.9:656.6
LBC 63.3(2)6

Submitted: 07.12.2021
Accepted: 06.05.2022

**PAYROLLS AS A SOURCE FOR THE RECONSTRUCTION
OF SHIP BIOGRAPHIES ON THE EXAMPLE
OF THE SARAPUL OPERATING OFFICE 1954–1962**

Nicholas W. Mityukov

Udmurt Federal Research Center, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Izhevsk, Russian Federation

Natalia V. Toshchevikova

Department for Archive Affairs of the Administration of the Municipality “City of Sarapul,”
Sarapul, Russian Federation

Abstract. *Introduction.* Payrolls are one of the valuable historical sources, which, unfortunately, has limited access due to the law on the protection of personal data. Since they are the most popular source for confirming the length of service and income of citizens, often the funds of organizations can consist of only one payroll. In this regard, the development of processing procedures to identify the implicit information contained in them is relevant. *Methods and materials.* The work is devoted to a methodical generalization of the authors’ experience in working with payrolls for the period 1954–1962 of the Udmurt administration of small rivers for the reconstruction of the biographies of the ships available there. *Analysis and results.* The greatest efficiency was demonstrated by the joint analysis of payrolls with orders for personnel. At the first stage, it is advisable to present the payroll data in tabular form. After that, the table is decomposed and a search is made for possible duplicates and combinations of ships. As a result of the work, it is shown that payrolls are a valuable source, not only as a basis for subsequent statistical processing but also as a narrative source of information. On the example of payrolls at the Sarapul operational office in 1954–1962, the operational information of the fleet available there was reconstructed. It is concluded that they are a more timely and objective source than, for example, statistical reports; therefore, in cases of disagreement, preference should be given to payroll statements. *Author’s contribution.* N.W. Mityukov made an analytical summary of the submitted documents. N.V. Toshchevikova carried out an archival search, selection of documents, and editing of the manuscript.

Key words: water transport, management for the development of small rivers, payrolls, processing methods, Sarapul operating office, Kama.

Citation. Mityukov N.W., Toshchevikova N.V. Payrolls as a Source for the Reconstruction of Ship Biographies on the Example of the Sarapul Operating Office 1954–1962. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [Science Journal of Volgograd State University. History. Area Studies. International Relations], 2023, vol. 28, no. 4, pp. 224–240. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.18>

УДК 94(47).084.9:656.6
ББК 63.3(2)6

Дата поступления статьи: 07.12.2021
Дата принятия статьи: 06.05.2022

**ЗАРПЛАТНЫЕ ВЕДОМОСТИ КАК ИСТОЧНИК ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ
СУДОВЫХ БИОГРАФИЙ НА ПРИМЕРЕ
САРАПУЛЬСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ КОНТОРЫ 1954–1962 ГОДОВ**

Николай Витальевич Митюков

Удмуртский федеральный исследовательский центр УРО РАН, г. Ижевск, Российская Федерация

Наталья Владимировна Тощевикова

Управление по делам архивов Администрации МО «Город Сарапул», г. Сарапул, Российская Федерация

Аннотация. *Введение.* Зарплатные ведомости являются одним из ценных исторических источников, который, к сожалению, имеет ограниченный доступ из-за закона о защите персональных данных. Поскольку эти документы являются наиболее востребованными для подтверждения стажа и доходов граждан, нередко фонды организаций могут состоять только из одних зарплатных ведомостей. В связи с этим разработка процедур их обработки для выявления содержащейся в них неявной информации является актуальной. *Методы и материалы.* Работа посвящена методическому обобщению опыта авторов по работе с зарплатными ведомостями периода 1954–1962 гг. Удмуртского управления малых рек для реконструкции биографий имевшихся там судов. *Анализ и результаты.* Наибольшую эффективность продемонстрировал совместный анализ зарплатных ведомостей с приказами по личному составу. На первом этапе целесообразно представление данных зарплатных ведомостей в табулированном виде. После этого производится декомпозиция таблицы и поиск возможных дубликатов и совмещения судов. В результате работы показано, что зарплатные ведомости являются ценным источником не только как база для последующей статистической обработки, но и как нарративный источник информации. На примере зарплатных ведомостей Сарапульской эксплуатационной конторы 1954–1962 гг. произведена реконструкция эксплуатационной информации имевшегося там флота. Сделан вывод, что зарплатные ведомости более оперативный и объективный источник, чем, например, статистические отчеты, поэтому предпочтение при разногласиях следует отдавать зарплатным ведомостям. *Вклад авторов.* Н.В. Митюков произвел аналитическое обобщение предоставленных документов. Н.В. Тощевикова осуществила архивный поиск, подбор документов и научное редактирование рукописи.

Ключевые слова: водный транспорт, управление по освоению малых рек, зарплатные ведомости, методика обработки, Сарапульская эксплуатационная контора, Кама.

Цитирование. Митюков Н. В., Тощевикова Н. В. Зарплатные ведомости как источник для реконструкции судовых биографий на примере Сарапульской эксплуатационной конторы 1954–1962 годов // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2023. – Т. 28, № 4. – С. 224–240. – DOI: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2023.4.18>

Введение. Судовые биографии являются ценным первичным материалом, позволяющим выявить и понять тенденции развития водного транспорта. Они дают наглядную эксплуатационную информацию относительно того, например, насколько продукция судостроительного предприятия была востребована народным хозяйством. И если какое-то судно списывалось спустя короткое время после начала эксплуатации, то что это – случайность или закономерность?

Традиционно для реконструкции корабельных и судовых биографий использовалась первичная (бортовая) документация (приказы командования, судовые, машинные журналы и т. п.), не подходящая для торгового флота из-за ее низкой сохранности. Те же судовые журналы, в отличие от военно-морского флота, могли быть уничтожены вместе с судном или, вразрез имеющимся инструкциям, просто не вестись. Поэтому главным и наиболее доступным источником для реконструкции биографий торговых судов могут выступать судовые списки и регистры. Главным условием успешности реконструкции судовых биографий в этом случае является насыщен-

ность ими определенного периода. Если до революции Министерство путей сообщения (МПС) обновляло судовые списки раз в несколько лет, а «Русский регистр» издавался раз в полгода, то подобные издания советского периода чрезвычайно редки. После издания Регистра речных судов СССР в 1926–1927 гг. следующая редакция готовилась лишь в начале 1940-х гг., и ввиду массовых изменений в судовом составе в годы войны (гибель, перевод в другие акватории и т. д.) до настоящего времени находится в виде рукописи. Регулярное издание речного регистра началось лишь в постсоветское время.

Указанная проблема ставит на повестку дня необходимость поиска альтернативного источника для реконструкции судовых биографий периода 1930–1950-х годов. Как оказалось, им может выступить делопроизводственная документация предприятия. Так, документация, например, Камского речного пароходства (КРП), хранящаяся в фондах Государственного архива Пермского края (ГАПК), практически не имеет лакун в приказах по основной деятельности. Это дает возможность достаточно точно и достоверно реконструировать биографию

судов этого хозяйства. При исследовании фондов более мелких хозяйств выясняется чрезвычайная эклектичность документации по основной деятельности: если в крупных хозяйствах, типа КРП, она не просто велась, а еще и дублировалась (например, в фондах вышестоящих министерств и ведомств), то хозяйства, флот которых носил вспомогательный характер, могли эту документацию вообще не вести. Если для заводов или лесных хозяйств, флот которых зачастую никак не участвовал в основном производстве, это еще как-то объяснимо, то для структур Управления малых рек это выглядит парадоксально.

Тем не менее, подчиняясь органам местной исполнительной власти и зачастую не имея опыта документооборота для судового хозяйства, управления малых рек вели документацию по основной деятельности, которая в большинстве своем до нас не дошла. Для технической координации работы сети управлений было создано Главное управление речного транспорта (Главречтранс), ликвидированное в 1955 году. В его фондах имеются ежегодные эксплуатационные отчеты всех управлений СССР [2], которые наглядно демонстрируют особенности документооборота на местах. Отчеты отдельных управлений, явно написанные людьми со стажем работы в отрасли, чрезвычайно детальны и обстоятельны, другие представляют собой полудилетантские отписки. Недаром среди специалистов послевоенный флот малых рек считается одним из самых малоисследованных.

Что касается документации по личному составу, она велась профессиональными работниками кадровых и финансовых служб в форме, унифицированной по стране. А поскольку эта документация является основанием для назначения пенсий и льгот, только по ней архивные фонды имеют практически сплошной массив данных. Поэтому разработка методик обработки этой документации поможет в значительной степени заполнить лакуны в истории отечественного водного транспорта.

Главной проблемой в решении задачи является закон о персональных данных, устанавливающий запрет на использование этой документации до истечения 75 лет.

Материалы и методы. Удмуртское управление по технической эксплуатации и освоению малых рек при Совмине Удмуртской АССР (далее – Управление) было образовано в 1947 г. и включало в себя три эксплуатационные конторы: Сарапульскую (СЭК), Ижевскую (ИЭК) и Воткинскую (ВЭК). Основные материалы по истории Управления следующие.

За весь период существования Управления (1947–1961 гг.) оно заполняло ежегодные статистические отчеты, в настоящее время хранящиеся в фондах ЦСУ по УАССР [9]. Кроме традиционных статистических форм «26-вод» большое значение имеют пояснительные записки к ним, где указываются причины увеличения и уменьшения основных фондов Управления, в том числе принятие на баланс и списание судового состава. К сожалению, эти отчеты не представляют цельный массив, имея некоторые пропуски, например за 1958 год. Кроме того, после ликвидации Главречтранса в 1956 г. сильно поменялась форма отчетности. Методика расшифровки формы «26-вод» предложена нами ранее и успешно использовалась для реконструкции судового состава ряда небольших хозяйств. Однако при ее использовании для флотов свыше 10 судов возникают проблемы с неумышленными ошибками составителей [6]. В связи с этим пояснительные записки и статистические формы не могут выступать самостоятельным источником в задаче реконструкции судового состава, но являются хорошим средством верификации предлагаемой методики.

Второй массив данных представляет собой эксплуатационные отчеты, находящиеся в фондах Главречтранса [2]. Они имеются за период с 1947 по 1955 г. и позволяют уверенно восстановить состав и деятельность флота. В 1955 г., после ликвидации Главречтранса, управления перешли в полную ответственность органов местной исполнительной власти. В фондах Министерства речного флота (например, ГАРФ, Ф. А-562) имеются эксплуатационные отчеты пароходств, в которые передавались суда ликвидированных управлений. Однако до непосредственного момента ликвидации документация Управлений в этом фонде чрезвычайно фрагментарна и эклектична. В связи с этим сплошного массива

эксплуатационных отчетов периода 1956–1962 гг. (года ликвидации Управления) пока в архивных фондах не обнаружено.

Третий массив источников представляет собой документацию по личному составу [6], которая состоит из документов двух видов: приказов по личному составу и ведомостей по начислению заработной платы рабочим и служащим (далее – зарплатных ведомостей), и она, к сожалению, тоже полностью не покрывает весь период существования Управления. Имеются приказы по личному составу периода 1950–1962 гг. для СЭК и 1956–1962 гг. для ИЭК и ВЭК. При этом, поскольку ВЭК являлась филиалом ИЭК, насыщенность ее приказами явно уступает таковой для ИЭК. А вот зарплатные ведомости даются с детализацией по судам лишь для СЭК. В ИЭК и ВЭК весь личный состав идет общим списком, что пока делает невозможным их использование для анализа. И наоборот, ведомости по СЭК хорошо детализованы с указанием конкретных судов, где находится личный состав.

В качестве примера для анализа выбраны зарплатные ведомости СЭК [8, д. 27]. Архивное дело представляет собой альбом формата А3, в котором имеется информация о начисленной и полученной зарплате с подписями работников. Объектом анализа выступает колонка 1, в которой указаны суда с перечислением состава команды. На каждый месяц, как правило, выделено по пять-шесть страниц. Обычно перечисление идет в следующем порядке: самоходный флот, несамоходный флот, береговой состав.

Интуитивно понятным является применение табулированного метода анализа. Он требует сведения зарплатных ведомостей в таблицу (табл. 1, 2). Формальный анализ позволяет заключить, что, как правило, в межнавигационный период, когда суда находились в зимнем отстое, личный состав получал зарплату и отпускные персонифицировано, без привязки к судам. Этим объясняются пропуски по судам с ноября по март. Кроме того, по видимому, произошла утеря некоторых ведомостей, которые отсутствуют в деле, например, за июнь 1955 года.

Вполне очевидно, что, если в период навигации судно находится в эксплуатации, его команда получает зарплату. Пропуски в от-

дельных месяцах объясняются по-разному: судно могло быть разукомплектовано (например, при ремонте), находиться в командировках и т. п. Поэтому, если команда судна хотя бы пару месяцев в году получала зарплату, скорее всего оно находилось в эксплуатации весь год. Также интуитивно понятно, если судно до какого-то периода в зарплатных ведомостях не фигурировало, это может являться свидетельством того, что оно еще не принято Управлением. Аналогично, если с какого-то периода судно перестает фигурировать в ведомостях, оно, скорее всего, исключено из списков Управления.

Однако наложение на табулированные данные информации о постановке судов на баланс и их списания в целом не согласуется с этой картиной. По несамоходным судам зачастую сложно понять, какое именно судно списали или поставили на баланс, поскольку номер его может не фигурировать в пояснительной записке (табл. 1). А по самоходным судам остается много судов, которые берутся из ниоткуда и пропадают в никуда (табл. 2). Указанное обстоятельство предопределило необходимость разработки специальных методов анализа зарплатных ведомостей.

Наиболее сложным оказался вопрос о переименовании судов. Можно предположить, что при переименовании команда сохраняется. В противном случае обязательно должны последовать приказы о кадровых перемещениях.

Историография вопроса. Анализ заработной платы в исторической литературе имеет многолетние традиции, заложенные еще классиками политэкономии. Этот подход широко представлен в современных работах по экономической истории (например: [3; 5]). С другой стороны, также традиционно рост доходов и заработной платы является хорошим маркером успешности развития какой-то отрасли (см., например: [1; 4]). Вместе с тем с начала XXI в. широко начали развиваться методики анализа зарплатных ведомостей в различных междисциплинарных исследованиях. Так, оказалось, что зарплата является удобным аргументом функции при ее кластеризации, что открывает большие возможности, например, при стратификации населения [10]. Но в целом следует отметить, что

до настоящего времени использование зарплатных ведомостей как нарративного исторического источника крайне ограничено.

Хотя в основе предлагаемой методики лежит системный анализ, для снижения ее трудоемкости большое значение имеет кластеризация флота с дальнейшим анализом каждого кластера по отдельности. Такими явно не пересекающимися группами в СЭК выступают (в зарплатных ведомостях они четко различаются): самоходный флот, паромы (несамоходный флот переправ) и баржи (несамоходный сухогрузный флот).

Эволюция самоходного флота. Судя по эксплуатационному отчету 1951 г., в Управлении была получена самоходная баржа СТ-7 [2, д. 157, л. 2]. В зарплатных ведомостях самоходных судов она числится как «самоходка». Вместе с тем среди несоходных судов в 1957 и 1961 гг. имеется СТ-7, и видится вполне логичным объединение этих двух позиций.

В марте – апреле 1955 г. из состава СЭК пропадают катера «Стрела» и «Коммунар», но одновременно появляются «Чайковск» и «Краснокамск». Формальный анализ зарплатных ведомостей указывает на отсутствие между ними прямой связи. Но в приказах по личному составу четко прописано, что 1 апреля капитаном «Стрелы» назначен Хлебников [8, д. 21, л. 301], а 5 апреля капитаном «Коммунара» – Галкин [8, д. 21, л. 302]. И уже 11 апреля в приказах фигурируют «Краснокамск» (кап. Галкин) и «Чайковск» (кап. Хлебников) [8, д. 21, л. 304], без указания на кадровые перемещения. Это однозначно говорит о переименовании судов.

В мае 1955 г. в ведомостях в последний раз фигурируют катера № 53 и «Ястребок», а также самоходка СТ-7. Вместо них появляются катера «Переправный», «Курган», «Оханск» и самоходная баржа «Ногинск».

В майских ведомостях 1955 г. в команде катера № 53 числятся 4 человека (Синюшин, Фокин, Карманов и Самарин); «Курган» и «Переправный» в них отсутствуют. Июньская ведомость отсутствует, а в июле 1955 г. на «Кургане» числятся 6 человек (Синюшин, Соломатов, Фокин, Шумков, Калабин и Коромыслов). На «Переправном» – 4 человека (Пушинцев, Бакаев, Пестерев, Лихачев, с августом – Мансуров).

Видно, что костяк команды – капитан и механик у катеров № 53 и «Кургана» совпадают, из чего можно сделать вывод о переименовании этого судна. «Переправный» имеет совершенно другую команду; таким образом, это другое, новое судно.

В майской ведомости в команде «Ястребка» числятся 2 человека (Котов и Петров). Но в приказе о ледоходе 11 апреля 1955 г. ответственным за состояние «Оханска» указан Котов [8, д. 21, л. 305]. Обычно им назначался капитан судна. 19 мая механик «Оханска» М.А. Петров переводился механиком на вновь полученный катер «Галица» [8, д. 21, л. 314]. При этом приказов об их назначении на «Оханск» нет. Кроме того, в эксплуатационном отчете за 1949 г. «Ястребок» указывается как катер проекта НКЛ-47 [2, д. 81, л. 30], а в статистическом отчете о списании судна в 1956 г. «Оханск» также указан как типа НКЛ-47 [9, д. 4316, л. 17]. Судя по приказам по личному составу, весь 1955 г. «Оханск» находится в ремонте. Из-за этого после мая 1955 г. ни «Ястребок», ни «Оханск» в зарплатных ведомостях не упоминается. Вряд ли возможно, что Управление списало «Ястребок» и получило «Оханск», чтобы снова взять на себя проблемы с его ремонтом. Намного более вероятно другая ситуация, когда «Оханск» – это все тот же старый и постоянно ломающийся «Ястребок».

Относительно «Ногинска», это явно самоходка СТ-7. Но если в майской ведомости на самоходке числится единственный человек – капитан Кабалов, то в июле на «Ногинске» – команда из 6 человек (Котышев, Шишкин, Сухоплюев, Мальцев, Шишкин, Котов). Из указанной подборки сделать однозначное заключение невозможно.

Но «Ногинск» – уникальное судно, которое, по-видимому, переименовали еще и в обратном направлении в 1957 году. В августе 1957 г. команда «Ногинска» насчитывает 6 человек (Леушин, Шишкин С., Шишкин М., Шилов, Шагалов, Плотников). В сентябре 1957 г. команда СТ-7 насчитывает 5 человек (Казанцев, Шишкин С., Лихачев, Косолапов, Сухоплюев). Снова совпадет лишь один человек. Но имеется приказ № 55 от 15 июля 1957 г. об увольнении капитана Леушина и назначении вместо него капитаном «Ногинска» Казанце-

ва [8, д. 35, л. 18]. Остальные кадровые перемещения производятся на безымянной «самоходной барже», поэтому непонятно, что имеют составители приказа – СТ-7 или «Ногинск». Таким образом, это явно одно судно.

В июне 1957 г. в ведомостях в последний раз упоминается катер «Салют», а в июле в первый раз встречается «Севастополь». Команда «Салюта» в мае – Петров и Мальцев, в июне – Петров, Мальцев, Куликов. В июле судно этой команды не указано, но команда «Севастополя» – Коротков, Казанцев, Шубин и Хохряков. Эта же команда указана в августе. В сентябре, октябре, ноябре – Коротков, Петров, Плотников, Лихачев, Куликов, Корнев. С октября в команду добавляется Ветчанин.

Формально получается «Салют» и «Севастополь» – суда с разной командой. Но ситуацию проясняют приказы по личному составу. 1 июля 1957 г. в связи с выходом из ремонта катера «Севастополь» его команда переводилась на навигационный оклад. В этот же день матросом на него приняли Куликова [8, д. 35, л. 16 об]. В зарплатной ведомости за июнь Куликов числится в команде «Салюта». Получается, что судно долго ремонтировалось, и, например, в зарплатных ведомостях за август 1956 г. в команде всего один человек – Вдовин. А в соответствии с приказами по личному составу 16 мая в распоряжение ИЭК откомандировали капитана катера «Салют» Мальцева [8, д. 35, л. 11 об]. В связи с этим получается вполне логичная картина. Во время ремонта на судне одна команда, которая по окончании ремонта уходит и заменяется другой. Петров и Куликов по истечении некоторого времени снова вернулись в команду. Бывшего капитана, командированного в Ижевск, пришлось заменить другим. Дополнительным подтверждением того, что «Салют» и «Севастополь» это одно судно, является следующее. Когда в 1955 г. в СЭКе появился «Салют», его бывшее наименование было Д-17, что указывает на пассажирское судно типа «Опыт» довоенной постройки. В 1962 г. «Севастополь», попавший на баланс КРП и списанный в июле 1964 г., числится как буксирное судно 1935 г. постройки. Поэтому после переоборудования пассажирское судно в буксирное с заменой двигателя и последовало решение о переименовании.

Наконец, катер ПС-128, упомянутый всего один раз в 1961 г., это «Венера» ВЭК, приобретенная еще в 1958 году. Поскольку в этом же месяце в ведомостях фигурирует также находящаяся в Воткинске «Победа», можно сделать вывод, что это произошло из-за временного подчинения ВЭК СЭКу.

Идентификация паромного флота в 1955 году. Паромный флот СЭК после 1955 г. представляет собой достаточно консервативную систему. Четко видно, что Паром № 1 эксплуатируется до 1958 г., после чего пропадает из зарплатных ведомостей, очевидно списанный. Аналогично до 1957 г. эксплуатируется Паром № 4, а Паром № 5 находится в строю до момента ликвидации СЭК. Доказательством того, что он перешел в Камское речное пароходство (КРП), является приказ по КРП о переименовании его в «Паром № 11». Но эта картина разительно отличается от 1955 года. Видно, что в этом году паромы периодически то появляются в зарплатных ведомостях, то исчезают, а общее их число доходит до шести. Но при ближайшем рассмотрении упоминание о Пароме № 6 происходит лишь в течение двух месяцев, причем в эти месяцы отсутствуют упоминания о Пароме № 1, из чего напрашивается вывод, что, скорее всего, это одно судно.

Для проведения анализа имеет смысл рассмотреть состав команд паромов за 1955 г. (у некоторых фамилий в ведомости присутствуют инициалы).

Май 1955 г.

Паром № 1 Коротков Ф.Н., Короткова, Куликов
Паром № 3 Тельнов В.С., Шляпин
Паром № 4 Коротков Н.П.

Июль 1955 г.

Паром № 2 Семиргей
Паром № 2 Тельнов В.С., Ершов Н.Г.
Паром № 4 Коротков Н.П., Куприянов, Глухова
Паром № 5 Коротков Г., Каранин С., Каранина А.Л., Каранина Н.С., Бушуев П., Маслов, Бушуев Н.П.

Паром № 6 Антипин, Беркутов М.А.

Август 1955 г.

Паром № 2 Семиргей
Паром № 3 Тельнов В.С., Тельнова, Лихачев Н.А., Киселев А., Воробьев, Калабин Р.Н., Фиманенко, Сырыгин
Паром № 4 Коротков Н.П., Куприянов, Глухова

Паром № 5 Коротков Г., Каранин С.Я., Каранина А.Л., Бушуев, Маслов, Бушуев, Каранина Паром № 6 Антипин, Беркутов

Сентябрь 1955 г.

Паром № 1 Маслов, Бушуев П., Бушуев, Семиргей, Горбунова

Паром № 3 Тельнов В.С., Тельнова З.И.

Паром № 4 Коротков Н.П., Куприянов

Октябрь 1955 г.

Паром № 1 Маслов, Семиргей, Горбунова

Паром № 2-5 Бушуев П., Бушуев, Хаймин

Паром № 3 Тельнов В.С., Тельнова

Паром № 4 Коротков Н.П., Куприянов

Май 1956 г.

Паром № 1 Маслов, Семиргей, Горбунова

Паром № 3 Тельнов, Тельнова

Паром № 4 Коротков Н.П., Куприянов

Паром № 5 Осинкин П.Ф., Житников П.К.,

Житников Е.М., Киселев, Юрков, Осинкина О.

Июнь 1956 г.

Паром № 1 Маслов, Семиргей, Горбунова

Паром № 3 Тельнов, Тельнова

Паром № 4 Коротков П.Г., Куприянов

Паром № 5 Осинкин П.Ф., Житников П.К.,

Житников Е.М., Киселев, Юрков, Осинкина О.

Обращает на себя внимание наличие сразу двух Паромов № 2 в июле 1955 г., а также то, что в октябрьских ведомостях 1955 г. Паром № 2 имеет двойную нумерацию. Он указан как Паром № 2-5, что, возможно, указывает на то, что Паром № 2 стал Паромом № 5. После этого с октября 1955 г. состав паромного флота стабилизируется по количеству. Начиная с мая 1956 г. команды паромов тоже становятся в основном неизменными. Команды Паромов № 3 и 4 почти неизменные в 1955–1956 гг., что доказывает, что это одни и те же суда. Но Тельнов, постоянный шкипер парома № 3, в июле 1955 г. числится шкипером Парома № 2. Возможно, это просто ошибка составителей. Команда Парома № 1 практически неизменная с сентября 1955 года.

По остальным судам требуется анализ с привлечением дополнительных источников. Так, команды Парома № 2-5 в октябре 1955 г. и Парома № 5 в мае 1956 г. полностью разные. Так что это может быть как одно судно, так и два разных.

В эксплуатационном отчете 1953 г. указано: «Управлением в декабре 1953 г. приняты 100-тонный паром и дебаркадер на 50 тонн от Вологодского Облестройпромсоюза. Оплата счетов из-за отсутствия

средств капиталовложений произведена на 50 %. Для получения этих судов необходимо в 1 кв[артале] 1954 г. выделить средства для оплаты в сумме 183 т[ысяч] р[ублей]» [2, д. 214, л. 148]. В отчете 1954 г. указывается, что 21 июля в Пошехоно-Володарском был получен 100-тонный Паром № 1, а 16 ноября в Вологде – 50-тонный дебаркадер. Кроме того, 5 мая списан 40-тонный Паром № 1 [2, д. 250, л. 61]. В отчете 1955 г. было указано, что на конец года в составе флота Управления имеются паром в 150 т, «получен в октябре 1955 г.», паром в 100 т, два парома в 60 т, причем «один использов[уется] под причал», а также паром в 25 т, который тоже используется как причал. Имеется также дебаркадер в 60 т [2, д. 294, л. 2].

Объяснительная записка к статистическому отчету ЦСУ за 1953 г. говорит об увеличении основных фондов за счет двух паромов в 126,3 тыс. руб. и одного дебаркадера – 77,9 тыс. руб. [9, д. 3123, л. 71]. В 1954 г. указывалось, что за отчетный год увеличение основных фондов Управления произошло за счет двух паромов деревянных в 251 тыс. руб., дебаркадера в 165 тыс. рублей. Уменьшение – за счет списания за ветхостью Парома № 1 в 56 тыс. рублей [9, д. 3486, л. 21–22]. В 1955 г. новых паромов Управление не принимало [9, д. 3847, л. 25].

Как видно, эта картина категорически не совпадает с тем, что показано в зарплатных ведомостях. В 1954 г. новых поступлений паромов в Управлении нет. А для реконструкции картины возможных переименований и поступлений есть смысл привлечь приказы по личному составу, которые вместе с зарплатными ведомостями составляют единый массив документов по личному составу.

Приказом № 115 от 20 сентября 1954 г. в командировку за получением дебаркадера в Вологду направлялся шкипер Парома № 3 В.С. Тельнов. Его обязанности по предыдущему месту работы временно возлагались на А. Шляпина [8, д. 21, л. 249]. Как видно, несмотря на то что дебаркадер был готов еще в 1953 г., принимается он лишь в конце навигации 1954 г., а в зарплатных ведомостях он впервые упоминается лишь в июле 1955 года. В приказах по личному составу дебаркадер фигурирует с традиционного приказа о под-

готовке к ледоходу. Таким образом, к концу навигации 1954 г. его уже отбуксировали в Сарапул.

Странности с паромами объясняет приказ № 176 от 17 декабря 1954 г., в соответствии с которым в служебную командировку в Вологду в Обллесстройпромсоюз командировался сотрудник Управления «для оформления приемки парома» [8, д. 21, л. 277 об]. Как видно, несмотря на прием обоих паромов на баланс, они все еще не готовы, вплоть до конца календарного 1954 года. Из приведенных документов становится понятным, что всю навигацию 1954 г. СЭК эксплуатирует старые паромы № 1–4, несмотря на списание Парома № 1. Таким образом, в зарплатных ведомостях мая 1955 г. фигурирует старый, официально уже списанный паром. Поэтому команды Парома № 1 начала и конца года не совпадают. Мало того, несмотря на периодическое отсутствие в зарплатных ведомостях Парома № 2, в приказах он упоминается весь год. В этом смысле уникальна ведомость за июль 1955 г. – в ней фигурируют два Парома № 2. 20 июня шкипером на него назначен вновь принятый на работу Г.Т. Семиргей [8, д. 21, л. 319 об]. В связи с этим напрашивается простой вывод, что в ведомости просто ошиблись и вместо Парома № 3 второй раз написали Паром № 2. Это подтверждается командой судна. В мае в команде Парома № 3 числятся Тельнов и Шляпин. В июле – Тельнов и Ершов (указан как второй Паром № 2), в августе – Тельнов, Тельнова, в сентябре также и т. д. При этом Семиргей как в июле, так и в августе – на Пароме № 2.

В июле и августе в зарплатных ведомостях команда Парома № 6 состоит из Антипина и Беркутова. Такого состава команды более нет ни у одного парома. Приказы по личному составу проясняют данную ситуацию. Приказом № 79 от 30 мая 1955 г. производился ряд кадровых перемещений. Матрос Баржи № 5 Антипин переводился шкипером Парома № 2, после чего он, а также матрос того же парома Беркутов командировались в Вологду для получения Парома № 2 [8, д. 21, л. 317 об]. Приказом № 94 от 10 августа 1955 г. вернувшийся из служебной командировки Антипин назначался в команду Парома № 5, временно принятый матросом Беркутов из

штата Управления увольнялся [8, д. 21, л. 326]. Таким образом, Паром № 6 это действительно временное наименование на период перегона судна.

Наконец, 10 сентября шкипера Парома № 1 Бушуева командировали в Вологду для получения парома с неуказанным номером [8, д. 21, л. 330].

Интересен также приказ № 80 от 2 июня 1955 г.: «Паром № 2 с 1-го мая вывести из эксплуатации и использовать его как стоечное судно, а также для перевозки легких грузов» [8, д. 21, л. 318]. Получается, что одновременно в СЭК имелось два Парома № 2.

Таким образом, исходя из зарплатных ведомостей и приказов по личному составу, получается следующая картина изменений состава паромного флота СЭК.

Паром № 1 (40 т) находился в эксплуатации в СЭК с момента организации в 1947 г., списан в 1954 г., упоминается в документации СЭК до лета 1955 года.

Паром № 1 (150 т) построен в 1953 г., доставлен в Сарапул в сентябре 1955 года. Работал до 1958 года.

Паром № 2 (25 т) находился в эксплуатации в СЭК с момента организации в 1947 году. В 1955 г. перечислен в стоечное судно, эксплуатировался до конца навигации 1956 года.

Паром № 2 (100 т), несмотря на готовность якобы в 1953 г., не был готов вплоть до конца 1954 года. Принят в июле 1955 г., во избежание путаницы в номерах на период перегона получил временное обозначение Паром № 6. По прибытию с Сарапул, поскольку старый Паром № 2 все еще находился в эксплуатации, получил номер Паром № 5. Эксплуатировался вплоть до ликвидации СЭК, после чего стал Паромом № 11 КРП.

Паром № 3 (50 т) получен в 1951 г., эксплуатировался до конца 1956 года.

Паром № 4 (50 т) получен в 1951 г., эксплуатировался до конца 1957 года.

Эволюция состава несамоходного сухогрузного флота. В 1958 г. флот Управления пополнился баржами № 542 и 544. В зарплатных ведомостях они числятся до октября, после чего пропадают. В сентябре 1958 г. команда барж следующая: № 542 – Чашин и Чашина, № 544 – Пушинцев. В октябре на

№ 542 – Чашин, на № 544 – Пушкинцев. В мае команды Баржи № 2 – Чашин, Баржи № 3 – Пушкинцев. Таким образом, однозначно получается, что № 542 стал Баржей № 2, а № 544 – Баржей № 3. Оба судна находились в составе флота Управления на момент его ликвидации и после передачи в КРП стали № 3703 и № 3704 соответственно.

В 1959–1960 гг. по зарплатным ведомостям проходят Причалы № 6 и 7. Поскольку одновременно из них исчезают Баржи № 6 и 7, скорее всего их перевели в стоечные суда.

С одной стороны, зарплатные ведомости не подтверждают факт переклассификации. Так, в октябре 1958 г. в команде на Барже № 7 числилась Каранина, в апреле 1959 г. на Причале № 7 – Семиргей и Дедюхин. Но в соответствии с книгой приказов 18 октября 1958 г., в связи с закрытием навигации, уходили в межнавигационный отпуск матросы Причала № 7 Каранина и Касаткин [8, д. 35, л. 69]. Получается, что в зарплатных ведомостях судно продолжало фигурировать баржей, хотя уже было причалом. В этом же приказе фигурирует Причал № 6, с которого в отпуск отправались шкипер Сухоплюев и матрос Сухоплюева. И снова это полностью совпадает с командой Баржи № 6 по зарплатной ведомости, например, в сентябре 1958 года.

В ведомости за сентябрь 1958 г. есть баржа без номера с командой Дедюхин, Дедюхина. В этот же самый месяц Дедюхин и Дедюхина составляют команду Баржи № 6. Скорее всего, их записали второй раз из-за выполнения какой-то работы по совместительству. Аналогичным образом в октябре 1958 г. эта же команда снова приведена дважды – в составе Баржи № 6, и на сей раз без указания судна отдельной строкой.

На момент приемки флота СЭК в КРП некий безымянный «Паром-причал» получил индекс Паром № 12. Относительно него указано, что это 100-тонное судно. Формально кандидаты под это судно в зарплатных ведомостях отсутствуют, но на 1958 г. имеется деревянная 100-тонная Баржа № 8. В период 1959–1962 гг. в зарплатных ведомостях она не фигурирует, но ее нет и в числе списываемых судов. Так что вполне получается, что судно могли переделать в стоечное судно с командой из берегового состава.

Верификация методики. С учетом результатов проведенного анализа имеет смысл провести декомпозицию зарплатных ведомостей флота Сарапульской эксплуатационной конторы (табл. 3). Для верификации полученных данных можно воспользоваться пояснительными записками к ежегодным статистическим отчетам. Ранее, используя другие источники, нами была проведена реконструкция состава флота ИЭК и ВЭК [7].

В период 1954–1962 гг. флот Ижевской эксплуатационной конторы претерпел следующие изменения: в 1955 г. списаны «Пионер» и «Свобода», в 1959 г. – «Комсомолец», в 1960 г. – «Ярославец». Через весь период проходят Баржа № 5, «Звезда», «Искра», «Герой». В 1957 г. получены ПС-70 / «Восход» и «Мышкин» / «Россия», в 1958 г. – «Юбилейный» и ПТ-112 / «Дружба», в 1959 г. – ПС-129 / «Прибой», в 1960 г. – БМК-90 / «Камбаряк», № 35 / «Сокол», Баржа № 15, «Заря», в 1961 г. – «Моряк», ПС-199 / «Комсомолец», «Красноярск», Баржа № 16. В Воткинской эксплуатационной конторе: «Освод» и «Волна» до 1959 г., «Кировец» с 1957 по 1959 г., «Победа» с 1957 г., ПС-128 / «Венера» с 1959 г. и Баржа № 6 весь период. Получается, что в 1960 г. переданы из СЭК в ИЭК «Камбаряк» и Баржа № 15, в 1961 г. – Баржа № 16. В 1957 г. из СЭК в ВЭК передана «Победа», а в 1959 г. из ВЭК в СЭК – «Кировец».

По пояснительной записке в 1954 г. увеличение основных фондов произошло за счет приобретения дебаркадера за 165 тыс. руб., баржи металлической за 30 тыс. руб. и двух паромов деревянных за 221 тыс. рублей. Кроме того, принят катер № 53 от Красноярского управления малых рек за 250 тыс. руб. (вероятно, имелся в виду Красноярский завод), а также катера № 27 и 28 из Калинина от пароходства канала Волга – Москва за 484 тыс. руб. (вероятно, имелся в виду Калининский завод). Уменьшение произошло за счет списания Парома № 1 за 56 тыс. руб. [9, д. 3486, л. 21–22].

Как было показано, указанные дебаркадер и два парома это те, что появляются в зарплатных ведомостях с 1955 года. Действительно, принят катер № 53 («Курган») и катера «Герой» и «Иньва» (ИЭК). Паром № 1 фигурирует в ведомостях до начала 1955 года.

В 1955 г. увеличение баланса произошло за счет приобретения у КРП катера Д-17 за 128,2 тыс. руб., из Молотовского управления – катера «Талица» за 96,6 тыс. руб., «Нытва» за 111,6 тыс. руб., «Бондюг» за 96,8 тыс. рублей. Уменьшение – за счет списания парохода «Свобода» – 114,7 тыс. руб., катеров «Пионер» – 47,5 тыс. руб., «Чайка» – 43,6 тыс. руб. [9, д. 3848, л. 2].

Д-17 («Салют»), «Талица», «Нытва» и «Бондюг» действительно впервые появляются в ведомостях этого года. «Чайка» пропадает из ведомостей летом 1954 г. в тщетных попытках ее отремонтировать.

В отчете 1956 г., кроме всего прочего, имеется перечень имеющегося флота на 1 января 1957 г. с указанием сумм, израсходованных на их ремонт в течение навигации. Это: «Красноярец», «Победа», «Енисейск», «Ногинск», «Краснокамск», «Нытва», «Курган», «Переправный», «Бондюг», «Чайковск», «Иркутск», «Талица», Баржи № 1–9, Паромы № 1, 3–5, дебаркадер, Баржи № 5 и 6, «Освод», «Комсомолец», «Искра», «Герой», «Ярославль», пароход «Звезда» [9, д. 4316, л. 15]. Как видно, список полностью совпадает, за исключением Парома № 2 и «Оханска», исключенных в этом году. Также выпадает катер «Салют», как указано выше, находящийся на капитальном ремонте.

Увеличение баланса 1956 г. произошло за счет принятия буксирного катера Красноярской судовой верфи – 113 тыс. руб., переправного катера завода «Красный Факел» (Ростов-на-Дону) – 62 тыс. рублей. Уменьшение баланса произошло, согласно приказу Главречтранса № 22 от 14 ноября 1956 г., за счет списания катера «Оханск» – 35 тыс. руб., полутлиссера «Победа» – 22 тыс. руб., Парома № 2 – 89 тыс. руб., Баржи № 3 – 50 тыс. руб. [9, д. 4316, л. 16–17].

В этом году в ведомостях действительно впервые появляется катер «Иркутск», а также переправный теплоход ПС-70 / «Восход» в Ижевске, указанные в пояснительной записке суда по зарплатным ведомостям действительно списаны и в дальнейшем не упоминаются.

В 1957 г. на баланс Управления приняли несколько новых барж: деревянную 100-тонную постройки Пошехоно-Володарской верфи – за 99 тыс. руб.; две деревянные баржи

из Молотовского управления БД-7 стоимостью 42 477,73 руб. и БД-20 за 36 334 руб.; две металлические баржи Лисинской верфи № 15 и № 16 по 54 тыс. руб.; баржа № 14 (стр. № 542) Мокшанской верфи за 99 тыс. рублей. Кроме того, принят с Каширской судовой верфи водометный катер за 126 375 рублей. Уменьшение баланса произошло за счет списания парома деревянного № 3 в 46 тыс. руб., деревянной баржи БД-7 – 41 477,73 руб., катера деревянного «Енисейск» – 97 133,1 руб., баржи БД-20 – 36 334 руб., Баржи № 2 – 50 122,27 руб. [9, д. 5057, л. 14–15].

Прием на баланс и одновременное списание барж БД-7 и БД-20 в рамках привлеченных источников не совсем понятны. Объяснений этому может быть два: или транзит указанных судов через Удмуртское управление, или же суда предназначались к приему, но не были приняты, например, из-за плохого технического состояния. Остальные суда вполне узнаваемы: мокшанская баржа это Баржа № 2 (№ 542), володарская – Баржа № 3 (№ 544), две лисинские баржи – № 15 и 16, Каширский водометный катер – это «Кировец» из ВЭК. Паром № 3 и Баржа № 2 действительно пропадают из ведомостей в этом году. Ранее один из авторов (Н.В. Митюков) ошибочно реконструировал катер «Кировец» как «Енисейск». Причиной этому было то, что при получении судна в Воткинске оно имело именно это название.

За 1958 г. отчет отсутствует, а в 1959 г. получена от Пермского управления малых рек деревянная баржа № 16 (85 т) стоимостью 79,3 тыс. рублей. Списаны в этом году: катер «Комсомолец» (90 л. с.) – 93,6 тыс. руб., катер «Красноярск» (90 л. с.) – 97 тыс. руб., катер «Серьга» (150 л. с.) – 180,6 тыс. руб., паром деревянный № 1 (100 т) – 66 тыс. руб., баржа деревянная № 16 (85 т) – 79,4 тыс. руб. [9, д. 5616, л. 17–18].

Снова происходит постановка на баланс и списание баржи № 16, причины, скорее всего, аналогичны предыдущим. Из ИЭК списан катер «Комсомолец». Из ведомостей в марте 1960 г. пропадают катера «Серьга» и «Красноярск», последнее упоминание парома № 1 – в августе 1958 года.

В 1960 г. приобретена баржа от Симонихинской РЭБ за 77 тыс. руб., списаны катера буксирные (90 л. с.) стоимостью 206 360 руб.

(число непонятно) и баржи № 4, 5, 6, 7 – 124 782 руб. [9, д. 6026, л. 19–20].

В зарплатных ведомостях впервые появляется Баржа № 1, получается, что она принята от Симонихинской РЭБ. Исключенные катера – это «Чайковск» и «Краснокамск». Ранее им заменили двигатель СТЗ-30 на К-551, так что они на самом деле на момент списания 90-силные. Из ИЭК исключен «Ярославец» (90 л. с.). Учитывая почтенный возраст «Чайковска» и «Краснокамска», их суммарная стоимость вполне могла быть в районе 100 тыс. рублей. Соответственно, «Ярославец» – уже послевоенной постройки, и стоимость в районе 100 тыс. вполне вероятна. Баржи № 6 и 7 пропадают из ведомостей в 1960 г., № 4, 5 – в августе 1961 года.

В 1961 г. увеличение баланса произошло за счет катера ПС-199, приобретенного в Ростове-на-Дону за 8 332,6 руб., в Батуми – полуглиссера за 5 524,28 руб., двух металлических барж Каширского завода (по 150 т) за 26 800 руб., причала «Этна» за 1 100 руб., полуглиссерной лодки за 2 500 рублей. Кроме того, принят от ПВХ (?) полуглиссер за 6 570,6 рублей. Уменьшение баланса произошло за счет списания СТ-7 (80 л. с.) – 9 900 руб. и металлических барж № 1 и 2 – в сумме 3 600 руб. [9, д. 6428, л. 10–11].

В этом же году ИЭК пополнился катером ПС-199 / «Комсомолец», получившим наименование ранее списанного судна. В ведомостях действительно появляется причал «Этна», бывший пароход, а также две баржи № 86 и 87. Что касается списанных барж, то Баржа № 1 действительно списана. Что касается баржи № 2, то, возможно, ее после списания в 1957 г. использовали как стоечное судно и в 1961 г. списали окончательно.

Еще одним способом верификации полученных данных могут стать приказы по основной деятельности Камского речного пароходства. Так, приказом № 10/уф от 26 февраля 1963 г. суда, принятые из Удмуртского управления, получили наименования по системе, принятой в КРП. «Курган» (150 л. с.) стал «Енисеем», «Победа» (150 л. с.) – «Сылвой», «Искра» (80 л. с.) – «Иньвой». Но более важен список барж, которые переименовали все. Деревянные баржи № 2 и 3 (100 т) стали 3703 и 3704; баржа № 9 (40 т) – БС-36; Паром № 5 (100 т) –

Паром № 11; № 22 (150 т) – БС-33; № 86 (150 т) – БС-34; № 87 (150 т) – БС-35. Ижевские баржи: № 5 (40 т) стала БС-41; № 8 (40 т) – БС-38; № 15 и № 16 (по 60 т) соответственно БС-39 и БС-40, а Воткинская № 6 (40 т) – БС-37. В приказе также фигурирует безымянный Причал-паром (100 т) – вероятно, бывшая баржа № 8, ставшая Паромом № 12. Единственная отсутствующая в этом списке баржа из зарплатных ведомостей это Баржа № 10. Но она упоминается в приказе от 23 января 1964 г., разрешающем списать ряд судов, в том числе Баржу № 10, находящуюся в затопленном состоянии в Сарапуле. Этим же приказом списывались баржи на Ижевском и Воткинском прудах БС-37, БС-38, БС-41, находящиеся на плаву, а также корпус парохода «Этна» в Симонихе.

Результаты. Главный результат работы состоит в том, что она дает иллюстрацию зарплатных ведомостей как нарративного исторического источника, несмотря на то что большинство авторов воспринимают ведомости лишь как базу для последующего статистического анализа.

На примере зарплатных ведомостей Сарапульской эксплуатационной конторы Удмуртского управления по технической эксплуатации и освоению малых рек при Совмине УАССР доказано, что зарплатные ведомости являются ценным источником по истории водного транспорта, позволяющим достаточно точно реконструировать эксплуатационную информацию по имеющемуся флоту. Показано, что в случае разногласий с другой документацией (например, пояснительные записки статистических отчетов, эксплуатационные отчеты) приоритет следует отдать зарплатным ведомостям как более оперативному и объективному источнику.

Для обработки этого источника рекомендуется следующая методика:

1. Сведение зарплатных ведомостей в таблицу. Небольшие пропуски в течение нескольких месяцев, скорее всего, будут означать ремонт судна или его консервацию – например, межнавигационную.

2. Отыскание возможных дубликатов судов. Когда одно судно пропадает из ведомостей и при этом появляется новое, возможно, речь идет о переименовании.

3. Достаточным для доказательства переименования условием может служить полный повтор состава команды при отсутствии кадровых перемещений в приказах по личному составу. В случае форс-мажора, когда команда, например, со списанного судна в полном составе переводится на новое, это обязательно должно найти отражение в приказах по личному составу, причем как в форме расследования форс-мажора и организационных выводов по результатам служебного расследования, так и в форме кадровых перемещений.

4. Поскольку приказы по личному составу и зарплатные ведомости составляются разными службами (кадровыми и финансовыми), достаточным условие доказательства переименования будет при одновременном упоминании одного и того же человека в качестве члена команды одного судна в ведомостях и другого судна в приказах.

5. Наличие массового переименования в короткий срок может объясняться выходом

какого-то нормативного документа. Так, анализ судового состава Сарапульской эксплуатационной конторы показывает, что весной 1955 г. вышел приказ об упорядочивании наименований судов, в соответствии с которым самоходные суда получили названия городов (Курган, Оханск, Ногинск и т. д.).

6. Слишком большой разрыв в зарплатных ведомостях и дублирование наименований, скорее всего, означают, что в хозяйстве имеются два судна одного наименования (наличие двух Паромов № 2 в 1955 г., двух «Красноярцев» в 1960 г. и т. д.).

7. Сокращенная таблица с выявленными переименованиями является готовым источником для реконструкции судовых биографий.

8. Поскольку зарплатные ведомости представляют настолько ценный исторический источник, руководящим органам следует разработать регламент доступа к нему со стороны исследователей.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алеткина Е. Ю. Статистический анализ динамики заработной платы на предприятиях объединения «Татнефть» (1950-е – 1980-е гг.) // История и компьютер. 2018. № 47. С. 17–18.

2. Главное управление речного транспорта (Главречтранс) при Совете Министров РСФСР // Государственный архив Российской Федерации. Ф. А-439. Оп. 1.

3. Дубовик Л. Н., Сулимов В. С. Заработная плата в Тюменской области: история и современность // Экономика труда. 2017. Т. 4, № 1. С. 43–50.

4. Захаров В. П. Становление пароходства на реке Лене // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32–38.

5. Кузнецова С. И., Партхасарати Р. Пересмотр проблемы зарплаты и конкурентоспособности в XVIII в.: Великобритания и Южная Индия // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 9: Востоковедение и африканистика. 2000. № 2. С. 165–168.

6. Митюков Н. В., Баутина С. Л. Реконструкция судового состава по статистическим отчетам // Вопросы истории. 2020. № 2. С. 51–65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyi04

7. Митюков Н. В., Лошкарев А. Н., Баутина С. Л. Реконструкция судового состава Ижевской эксплуатационной конторы / Ижевской пристани 1948–1986 гг. // Русская старина. 2019. № 10 (2). С. 173–182. DOI: 10.13187/rs.2019.2.173

8. Объединенный архивный фонд : Открытое акционерное общество «Порт Сарапул» и его предшественники // Управление по делам архивов Администрации города Сарапула. Ф. Р-82. Оп. 2б.

9. Статистическое управление Удмуртской АССР // Центральный государственный архив Удмуртской Республики. Ф. Р-845. Оп. 4.

10. Стрекалова Н. В. Базы данных по проблемам изучения социальной стратификации и мобильности городской элиты и средних слоев Тамбова в конце XIX – начале XX в.: источники, структура, технология комплексного анализа // Историческая информатика. 2021. № 4. С. 50–66.

REFERENCES

1. Aletkina E.Yu. Statisticheskii analiz dinamiki zarabotnoi platy na predpriyatiyakh obyedineniya «Tatneft» (1950-e – 1980-e gg.) [Statistical Analysis of the Dynamics of Wages at the Enterprises of the Association “Tatneft” (1950s–1980s)]. *Istoriya i kompyuter*, 2018, no. 47, pp. 17-18.

2. Glavnoe upravlenie rechnogo transporta (Glavrechtrans) pri Sovete Ministrov RSFSR [Main

Directorate of River Transport (Glavrechtrans) Under the Council of Ministers of the RSFSR]. *Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii* [State Archive of the Russian Federation], f. A-439, inv. 1.

3. Dubovik L.N., Sulimov V.S. Zarabotnaya plata v Tyumenskoi oblasti: istoriya i sovremennost [Wages in the Tyumen Region: History and Modernity]. *Ekonomika truda*, 2017, vol. 4, no. 1, pp. 43-50.

4. Zakharov V.P. Stanovlenie parokhodstva na reke Lene [Formation of the Shipping Company on the Lena River]. *Severo-Vostochnyi gumanitarnyi vestnik*, 2017, no. 1 (18), pp. 32-38.

5. Kuznetsova S.I., Partkhasarati R. Peresmotr problemy zarplaty i konkurentosposobnosti v XVIII v.: Velikobritaniya i Yuzhnaya Indiya [Revisiting the Problem of Wages and Competitiveness in the 18th Century: Great Britain and South India]. *Sotsialnye i gumanitarnye nauki. Otechestvennaya i zarubezhnaya literatura. Seriya 9: Vostokovedenie i afrikanistika*, 2000, no. 2, pp. 165-168.

6. Mitiukov N.V., Bautina S.L. Rekonstruktsiya sudovogo sostava po statisticheskim otchetam [Reconstruction of the Crew According to Statistical Reports]. *Voprosy istorii*, 2020, no. 2, pp. 51-65. DOI: 10.31166/VoprosyIstorii202002Statyi04

7. Mitiukov N.V., Loshkarev A.N., Bautina S.L. Rekonstruktsiya sudovogo sostava Izhevskoi ekspluatatsionnoi kontory / Izhevskoi pristani 1948–1986 gg. [Reconstruction of the Ship Composition of the Izhevsk Operational Office/Izhevsk Pier 1948–1986]. *Russkaya starina*, 2019, no. 10 (2), pp. 173-182. DOI: 10.13187/rs.2019.2.173

8. Obyedinennyi arkhivnyi fond: Otkrytoe aktsionerное obshchestvo «Port Sarapul» i ego predshestvenniki [United Archival Fund: Open Joint-Stock Company “Port Sarapul” and Its Predecessors]. *Upravlenie po delam arkhivov Administratsii goroda Sarapula* [Department of Archives of the Administration of the City of Sarapul], f. R-82, inv. 2b.

9. Statisticheskoe upravlenie Udmurtskoi ASSR [Statistical Administration of the Udmurt ASSR]. *Tsentrалny gosudarstvenny arkhiv Udmurtskoi Respubliki* [Central State Archive of the Udmurt Republic], f. R-845, inv. 4.

10. Strekalova N.V. Bazy dannykh po problemam izucheniya sotsialnoi stratifikatsii i mobilnosti gorodskoi elity i srednikh sloev Tambova v kontse XIX – nachale XX v.: istochniki, struktura, tekhnologiya kompleksnogo analiza [Databases on the Problems of Studying Social Stratification and Mobility of the Urban Elite and the Middle Strata of Tambov in the Late 19th – Early 20th Centuries: Sources, Structure, Technology of Complex Analysis]. *Istoricheskaya informatika*, 2021, no. 4, pp. 50-66.

Information About the Authors

Nikolas W. Mityukov, Doctor of Sciences (Engineering), Leading Researcher, Udmurt Federal Research Center of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, T. Baramzinoy St, 34, 426067 Izhevsk, Russian Federation, nico02@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0968-9353>

Natalia V. Toshchevikova, Master of Science (History), Head, Department for Archive Affairs of the Administration of the Municipality "City of Sarapul," Truda St, 39, 427960 Sarapul, Russian Federation, archive@sarapul.town, <https://orcid.org/0000-0002-8388-5187>

Информация об авторах

Николай Витальевич Митюков, доктор технических наук, ведущий научный сотрудник, Удмуртский федеральный исследовательский центр УрО РАН, ул. Т. Барамзиной, 34, 426067 г. Ижевск, Российская Федерация, nico02@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-0968-9353>

Наталья Владимировна Тошевикова, магистр истории, начальник, Управление по делам архивов Администрации МО «Город Сарапул», ул. Труда, 39, 427960 г. Сарапул, Российская Федерация, archive@sarapul.town, <https://orcid.org/0000-0002-8388-5187>